

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

[0001] Die Erfindung betrifft einen Profilrahmen als Fensterrahmen und/oder Türrahmen einer Kraftfahrzeugtür oder -klappe mit den Merkmalen des Oberbegriffs von Anspruch 1, eine Kraftfahrzeugtür mit einem solchen Profilrahmen nach dem Oberbegriff von Anspruch 9 sowie ein Verfahren zur Herstellung eines solchen Profilrahmens nach dem Oberbegriff von Anspruch 11.

[0002] Kraftfahrzeugtüren oder -klappen bedürfen der Abdichtung gegenüber den Rahmen der zugeordneten Karosserieausschnitte. Das geschieht regelmäßig über zwei Dichtungen, die am Rahmen des zugeordneten Karosserieausschnittes umlaufen und in der Tiefe des Karosserieausschnittes versetzt hintereinander liegen. Die umlaufenden Dichtungen befinden sich entweder an der Kraftfahrzeugtür oder am Rahmen des Karosserieausschnittes.

[0003] Je nach Querschnittsgestaltung der Kraftfahrzeugtür oder -klappe verlaufen die beiden umlaufenden Dichtungen im wesentlichen parallel oder nicht parallel zueinander. Ist eine Kraftfahrzeugtür oder -klappe mit einem Profilrahmen realisiert, so ergibt sich zunächst aufgrund der festliegenden, im Verlauf gleichbleibenden Einbaubreite des Profilrahmens ein paralleler Verlauf der Dichtungen. Ein nicht-paralleler Verlauf muß durch Anbauteile am Profilrahmen realisiert werden.

[0004] Weniger problematisch ist die Realisierung nicht parallel verlaufender umlaufender Dichtungen bei einer Stanzschalentür, da dort die Einbaubreite der Kraftfahrzeugtür oder -klappe herstellungstechnisch durch die Gestaltung der Werkzeuge relativ einfach realisiert werden kann.

[0005] Der Stand der Technik zu Profilrahmentüren und Stanzschalentüren wird in der DE 198 54 775 A1 umfangreich erläutert, darauf darf hingewiesen werden. Aus diesem Stand der Technik ergibt sich auch der Ausgangspunkt, von dem die Lehre der vorliegenden Erfindung ausgeht. Die dort realisierte Profilrahmentür zeigt gerade die durchgehend gleiche Einbaubreite des Profilrahmens und die Veränderung der wirksamen Einbaubreite der Kraftfahrzeugtür durch die Verwendung von Anbauteilen am Profilrahmen.

[0006] Der Lehre liegt das Problem zugrunde, bei Einsatz eines Profilrahmens in einer Kraftfahrzeugtür oder -klappe eine variierende Einbaubreite des Profilrahmens zu realisieren, ohne daß Anbauteile verwendet werden müssen.

[0007] Die zuvor aufgezeigte Problemstellung ist bei einem Profilrahmen mit den Merkmalen des Oberbegriffs von Anspruch 1 durch die Merkmale des kennzeichnenden Teils von Anspruch 1 gelöst. Bevorzugte Ausgestaltungen und Weiterbildungen eines solchen Profilrahmens sind Gegenstand der Ansprüche 2 bis 10.

[0008] Durch die auf die gewünschte Einbaubreite des Profilrahmens im jeweiligen Bereich abgestimmte Formierung des Flansches des Profilrahmens erreicht man ohne Verwendung von zusätzlichen Anbauteilen den gewünschten, nicht-parallelen Verlauf der Dichtungsanlagflächen bzw. Dichtungsanbringungsflächen. Das kann man bereits mit Aufstecken eines Dichtungsprofils auf den freien Rand des Flansches realisieren, besonders zweckmäßig wird das allerdings realisiert, indem der Flansch im jeweils gewünschten Abstand vom Hohlprofil abgebogen (abgestellt) wird, so daß der abgebogene Abschnitt die Dichtungsanlagfläche bzw. die Dichtungsanbringungsfläche bildet.

[0009] Die Lehre der Erfindung realisiert sich in gleicher Weise auch an einer Kraftfahrzeugtür mit den Merkmalen des Anspruchs 11. Bevorzugte Ausgestaltungen sind im Anspruch 12 erläutert.

[0010] Gegenstand der Lehre ist schließlich auch ein Verfahren wie es im Anspruch 13 beschrieben worden ist. Eine

bevorzugte Ausgestaltung des Verfahrens, die die Ausbildung des abgebogenen Abschnittes realisiert, ist Gegenstand des Anspruchs 14.

[0011] Im folgenden wird die Erfindung anhand einer lediglich Ausführungsbeispiele darstellenden Zeichnung näher erläutert. In der Zeichnung zeigt Fig. 1 in schematischer Darstellung den grundlegenden Aufbau einer Kraftfahrzeugtür mit einem Profilrahmen als Fensterrahmen, in Verbindung mit einem Türkasten mit dort erkennbarer Tür Außenwandung,

[0012] Fig. 2 einen Schnitt durch den Profilrahmen aus Fig. 1 entlang der Linie II-II,

[0013] Fig. 3 einen Schnitt durch den Profilrahmen aus Fig. 1 entlang der Linie III-III,

[0014] Fig. 4 einen Schnitt durch den Profilrahmen aus Fig. 1 entlang der Linie IV-IV,

[0015] Fig. 5 in einer Fig. 3 ähnlichen Schnittdarstellung eine modifizierte Ausführungsform mit einem aufgesteckten Dichtungsprofil,

[0016] Fig. 6 das Hohlprofil eines erfindungsgemäßen Profilrahmens vor der weiteren Bearbeitung,

[0017] Fig. 7 den Profilrahmen aus Fig. 6 eingespannt in einem Werkzeug zum Beschneiden des freien Randes des Flansches,

[0018] Fig. 8 der Profilrahmen aus Fig. 7 nach dem Beschneiden, jetzt eingespannt in einem Werkzeug zum rechtwinkligen Abstellen des Flansches vor Durchführung dieses Verfahrensschrittes,

[0019] Fig. 9 die Anordnung aus Fig. 8 nach Durchführung des Verfahrensschrittes,

[0020] Fig. 10 in einer Fig. 6 ähnlichen Darstellung ein Hohlprofil eines erfindungsgemäßen Profilrahmens, der durch Rollprofilieren eines Flachbandmaterials hergestellt ist.

[0021] Fig. 1 zeigt als Beispiel für die Anwendung der Erfindung eine Kraftfahrzeugtür 1. An ihrer Stelle könnte auch eine Kraftfahrzeugklappe, beispielsweise eine Heckklappe, vorgesehen sein. Die Kraftfahrzeugtür 1 umfaßt jedenfalls einen Profilrahmen 2, der im dargestellten Ausführungsbeispiel aus Leichtmetall/einer Leichtmetalllegierung, insbesondere aus Aluminium/einer Aluminiumlegierung stranggepreßt und streckgebogen worden ist. Der Profilrahmen 2 dient hier als Fensterrahmen der Kraftfahrzeugtür 1, er könnte auch als Türrahmen oder als kombinierter Fensterrahmen und Türrahmen ausgestaltet sein. Dargestellt ist ferner eine Tür Außenwandung 3 der Kraftfahrzeugtür 1 mit einer Außengriff-Mulde 4 und einem angedeuteten Seitenaufprallschutz 5. Zu einer Kraftfahrzeugtür oder -klappe gehört im Regelfall auch noch eine Türinnenwandung und/oder -innenverkleidung. Im einzelnen darf als Beispiel für den Aufbau einer entsprechenden Kraftfahrzeugtür auf die DE 198 54 775 A1 und auf den VDI-Bericht "Flush-Glass im Systemvergleich", Nr. 818, 1990, Seiten 43 ff. verwiesen werden.

[0022] Der Profilrahmen 2 der Kraftfahrzeugtür 1 dient der Führung des Fensters, der Versteifung der Kraftfahrzeugtür 1 insgesamt und der Abdichtung der Kraftfahrzeugtür 1 im Rahmen 6 eines zugeordneten Karosserieausschnittes. Letzteres wird durch umlaufende Dichtungen 7, 8 erreicht, die im Karosserieausschnitt in der Tiefe des Karosserieausschnittes versetzt hintereinander angeordnet sind. Fig. 2 zeigt was gemeint ist. Diese Dichtungen werden im dargestellten Ausführungsbeispiel von vorspringenden Tragflanschen 9 des Rahmens 6 des Karosserieausschnittes getragen.

[0023] Um abdichtend wirken zu können, müssen die Dichtungen 7, 8 an Dichtungsanlagflächen 10, 11 am Profilrahmen 2 bzw. an der Kraftfahrzeugtür 1 zur Anlage kommen. Auch das zeigt Fig. 2.

[0024] Der Profilrahmen 2 in Fig. 2 zeigt nun zunächst ein hier und nach bevorzugter Ausführung geschlossenes Hohlprofil 12 und mindestens einen daran angeordneten, dem Verlauf des Hohlprofils 12 folgenden Flansch 13. Im dargestellten Ausführungsbeispiel ist eine Aufnahmekammer 14 für ein nicht dargestelltes Fensterführungsprofil ebenfalls am Hohlprofil 12 angeformt.

[0025] Der Flansch 13 dient zur Ausbildung einer Dichtungsanlage- oder Dichtungsanbringungsfläche 10, 11. Fig. 2 zeigt die Dichtungen 7, 8 in entspanntem Zustand, der verformte, gespannte Zustand der Dichtungen 7, 8 ergibt sich aus der Lage der jeweiligen Dichtungsanlagefläche 10 bzw. 11.

[0026] Aus den Fig. 2, 3 und 4 ergibt sich, daß das Hohlprofil 12 in seinem Verlauf einen im wesentlichen unveränderten Querschnitt aufweist. Ein "im wesentlichen unveränderter" Querschnitt des Hohlprofils 12 resultiert daraus, daß das Hohlprofil 12 wie der gesamte Profilrahmen 2 insgesamt zunächst aus dem Extrusionswerkzeug einer Strangpreßvorrichtung mit immer einheitlichem Querschnitt austritt. Eine Querschnittsveränderung ergibt sich dann im weiteren Verlauf in geringfügiger Weise dadurch, daß das langgestreckte Rohprofil in die gewünschte Form gebracht, insbesondere durch Streckbiegen, ggf. auch durch Rollbiegen entsprechend gebogen wird. Typisch für einen Profilrahmen 2 ist aber, daß abgesehen von diesem sekundären Querschnittsveränderungen geringen Ausmaßes ansonsten keine Querschnittsveränderungen des Profilrahmens über seinen Verlauf zu verzeichnen sind.

[0027] Aus einem Vergleich der Fig. 2, 3 und 4 läßt sich nun der wesentliche Kern der erfindungsgemäßen Lehre entnehmen, nämlich daß der Flansch 13 bezüglich des Hohlprofils 12 in dessen Verlauf auf unterschiedlichen Abstand formatiert ist und so quer zur Verlaufsrichtung des Hohlprofils 12 eine variierende Einbaubreite des Profilrahmens 2 realisiert ist.

[0028] Man könnte sich nun zunächst vorstellen, daß der Flansch 13 am freien Rand im jeweils gewünschten Abstand vom Hohlprofil 12 abgetrennt, insbesondere abschnitten ist. Dies kann man sich anhand von Fig. 7 ohne weiteres vorstellen. Der freie Rand 15 des Flansches 13 kann dann beispielsweise zum Aufstecken eines Dichtungsprofils dienen, wobei dieses Dichtungsprofil dann aufgrund des unterschiedlichen Abstandes über den Verlauf des Hohlprofils 12 einen unterschiedlichen Abstand vom Dichtungsprofil am Hohlprofil 12 bzw. von der entsprechenden Dichtungsanlagefläche 11 am Hohlprofil 12 hätte.

[0029] Das dargestellte und insoweit bevorzugte Ausführungsbeispiel zeigt jedoch eine andere Ausführung, die dadurch gekennzeichnet ist, daß der Flansch 13 im jeweils gewünschten Abstand vom Hohlprofil 12 abgebogen, insbesondere abgekantet ist und mit dem abgebogenen Abschnitt die Dichtungsanlage- oder Dichtungsanbringungsfläche 10 bildet. Man bezeichnet dieses Abbiegen, insbesondere Abkanten im Abstand von einer Referenzfläche auch als Abstellen.

[0030] Das dargestellte Ausführungsbeispiel zeigt, daß hier der Flansch 13 etwa rechtwinklig abgebogen ist.

[0031] Das dargestellte und bevorzugte Ausführungsbeispiel zeigt im übrigen, wie man aus einem Vergleich von Fig. 2, 3 und 4 leicht erkennt, daß der Flansch 13 am freien Rand so abgetrennt, insbesondere abgeschnitten ist, daß der abgegebene Abschnitt 16 eine im gesamten Verlauf im wesentlichen konstante Breite aufweist. So hat man eine über den gesamten Verlauf des Profilrahmens 2 einheitliche Breite der Dichtungsanlagefläche 10 bzw. einer entsprechenden Dichtungsanbringungsfläche 11.

[0032] Das dargestellte und bevorzugte Ausführungsbei-

spiel zeigt ferner, daß das Hohlprofil 12 einen Bodenflansch 17 aufweist und der Abstand von Flansch 13 und Bodenflansch 17 die Einbaubreite des Profilrahmens 2 bestimmt. Der Bodenflansch 17 bestimmt hier die untere Dichtungsanlagefläche 11 in den Zeichnungen, das ist die äußere Dichtungsanlagefläche 11 der Kraftfahrzeugtür 1 im Rahmen 6 des Karosserieausschnittes.

[0033] Fig. 5 macht eine Variante deutlich, bei der vorgesehen ist, daß nur ein Tragflansch 9 am Rahmen 6 des Karosserieausschnittes vorgesehen ist und nur eine Dichtung 8 auf diesem einen Tragflansch 9 aufgesteckt ist und mit der Dichtungsanlagefläche 11 des Bodenflansches 17 zusammenwirkt. Demgegenüber trägt der Flansch 13 mit seinem abgelenkten Abschnitt 16 die zweite Dichtung 7. Der Abschnitt 16 realisiert also eine Dichtungsanbringungsfläche, während eine entsprechende Dichtungsanlagefläche am Rahmen 6 realisiert ist.

[0034] Hinsichtlich der Gesamtkonstruktion der Kraftfahrzeugtür oder -klappe gemäß den Merkmalen der entsprechenden Ansprüche bedarf es hier keiner weiteren Erläuterung, diese Merkmale wiederholen sich insoweit.

[0035] Die Fig. 6 bis 9 erlauben es, eine bevorzugte Variante eines Herstellungsverfahrens für einen erfindungsgemäßen Profilrahmen 2 zu erläutern. Dargestellt ist ein Verfahren zur Herstellung eines solchen Profilrahmens 2, bei dem zunächst das Hohlprofil 12 mit dem Flansch 13 bzw. den Flanschen, nämlich auch dem Bodenflansch 17, stranggepreßt wird. Das Endergebnis zeigt Fig. 6. Im Anschluß daran wird der Flansch 13 am freien Rand 15 auf die gewünschte Breite abgetrennt, insbesondere beschnitten. Dies zeigt Fig. 7. Man erkennt dort eine Matrize 18, an der der Profilrahmen 2 mittels eines Klemmstücks 19 fixiert ist. Ein Niederhalter 20 fixiert separat den Flansch 13 an der Matrize 18. Der überstehende Teil des Flansches 13 wird mittels eines Schneidwerkzeugs 21 abgeschnitten, und zwar längenvariabel, so daß sich die gewünschte Formatierung des Flansches 13 ergibt. Das ist durch die Pfeile angedeutet.

[0036] Fig. 8 zeigt, daß in einem weiteren Verfahrensschritt der Flansch 13 im jeweils gewünschten Abstand vom Hohlprofil 12 abgebogen wird. Dazu dient hier eine Abkantmatrize 22 mit einer entsprechenden Verrundung, ein entsprechend passend geformter Niederhalter 23 und ein entsprechend geformtes, mit einem Radius versehenes Abkantwerkzeug 24. Fig. 9 zeigt das zugefahrene Abkantwerkzeug 24 mit dem jetzt rechtwinklig abgelenkten Abschnitt 16 des Flansches 13.

[0037] Vom Verfahrensablauf her bietet es sich an, das Beschneiden des Flansches 13 vor dem Abkanten vorzunehmen und insgesamt das Streckbiegen oder Rollbiegen des noch langgestreckten Profilrahmens 2 nach dem Beschneiden und Abkanten vorzunehmen.

[0038] Als Werkstoff für den Profilrahmen 2 empfiehlt sich, wie eingangs schon angesprochen, Leichtmetall/ Leichtmetalllegierungen, insbesondere Aluminium/Aluminiumlegierungen. Hierfür ist das Streckbiegen ein besonders zweckmäßiger Verformungsvorgang. Aber auch ein Rollbiegen oder andere materialbezogen passende Verformungsverfahren lassen sich einsetzen, sofern sie hinreichend kostengünstig durchführbar sind.

[0039] Als Werkstoff für den Profilrahmen 2 kann man auch ein Flachbandmaterial, insbesondere aus Stahl, aber auch aus Leichtmetall, wenn dies kostenmäßig gut zu realisieren ist, verwenden. Das Flachbandmaterial wird dann durch Rollprofilieren in seine gewünschte Form für den Profilrahmen 2 gebracht. Ein Beispiel dafür findet sich in Fig. 10.

1. Profilrahmen als Fensterrahmen und/oder Türrahmen einer Kraftfahrzeugtür oder -klappe mit einem vorzugsweise geschlossenen Hohlprofil (12) und mindestens einem daran angeordneten, dem Verlauf des Hohlprofils (12) folgenden Flansch (13) zur Ausbildung einer Dichtungsanlage- oder Dichtungsanbringungsfläche (10, 11), wobei das Hohlprofil (12) in seinem Verlauf einen im wesentlichen unveränderten Querschnitt aufweist, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Flansch (13) bezüglich des Hohlprofils (12) in dessen Verlauf auf unterschiedlichen Abstand formatiert ist und so quer zur Verlaufsrichtung des Hohlprofils (12) eine variierende Einbaubreite des Profilrahmens (2) realisiert ist.
2. Profilrahmen nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Flansch (13) am freien Rand (15) im jeweils gewünschten Abstand vom Hohlprofil (12) abgetrennt, insbesondere abgeschnitten ist.
3. Profilrahmen nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Flansch (13) im jeweils gewünschten Abstand vom Hohlprofil (12) abgebogen, insbesondere abgekantet ist und mit dem abgebogenen Abschnitt (16) die Dichtungsanlage- oder Dichtungsanbringungsfläche (10) bildet.
4. Profilrahmen nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß der Flansch (13) etwa rechtwinklig abgebogen ist.
5. Profilrahmen nach Anspruch 3 oder 4, dadurch gekennzeichnet, daß der Flansch (13) am freien Rand so abgetrennt, insbesondere abgeschnitten ist, daß der abgebogene Abschnitt (16) eine im gesamten Verlauf im wesentlichen konstante Breite aufweist.
6. Profilrahmen nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß das Hohlprofil (12) einen Bodenflansch (17) aufweist und der Abstand von Flansch (13) und Bodenflansch (17) die Einbaubreite des Profilrahmens (2) bestimmt.
7. Profilrahmen nach den Ansprüchen 3 und 6, dadurch gekennzeichnet, daß der Bodenflansch (17) ebenfalls eine Dichtungsanlage- oder Dichtungsanbringungsfläche (11) definiert.
8. Profilrahmen nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß der Profilrahmen (2) aus Leichtmetall/einer Leichtmetalllegierung, insbesondere aus Aluminium/einer Aluminiumlegierung besteht.
9. Profilrahmen nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß der Profilrahmen (2) als Strangpreßprofil ausgeführt ist.
10. Profilrahmen nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß der Profilrahmen als Rollprofil aus einem Flachbandmaterial, insbesondere aus Stahl- Flachbandmaterial, ausgeführt ist.
11. Kraftfahrzeugtür oder -klappe mit einem Profilrahmen (2) als Fensterrahmen und/oder Türrahmen, einer Türaußenwandung (3) und einer Türinnenwandung und/oder -innenverkleidung, wobei der Profilrahmen (2) ein vorzugsweise geschlossenes Hohlprofil (12) und mindestens einen daran angeordneten, dem Verlauf des Hohlprofils (12) folgenden Flansch (13) zur Ausbildung einer Dichtungsanlage- oder Dichtungsanbringungsfläche (10, 11) aufweist, wobei das Hohlprofil (12) in seinem Verlauf einen im wesentlichen unveränderten Querschnitt aufweist und wobei die quer zur Verlaufsrichtung des Profilrahmens

- (2) realisierte Einbaubreite durch zwei entlang der Verlaufsrichtung des Profilrahmens (2) angeordnete Dichtungsanlage- oder Dichtungsanbringungsflächen (10, 11) repräsentiert ist, dadurch gekennzeichnet, daß die Dichtungsanlage- oder Dichtungsanbringungsflächen (10, 11) nicht parallel zueinander verlaufend angeordnet und/oder ausgebildet sind und daß dazu der Flansch (13) des Profilrahmens (2) bezüglich des Hohlprofils (12) in dessen Verlauf auf unterschiedlichen Abstand formatiert ist und so quer zur Verlaufsrichtung des Hohlprofils (12) eine variierende Einbaubreite des Profilrahmens (2) realisiert ist.
12. Kraftfahrzeugtür oder -klappe nach Anspruch 11, gekennzeichnet durch die Merkmale des kennzeichnenden Teils eines oder mehrerer der Ansprüche 2 bis 10.
13. Verfahren zur Herstellung eines Profilrahmens (2) als Fensterrahmen und/oder Türrahmen einer Kraftfahrzeugtür oder -klappe, wobei der Profilrahmen (2) ein vorzugsweise geschlossenes Hohlprofil (12) und mindestens einen daran angeordneten, dem Verlauf des Hohlprofils (12) folgenden Flansch (13) zur Ausbildung einer Dichtungsanlage- oder Dichtungsanbringungsfläche (10, 11) aufweist, wobei das Hohlprofil (12) in seinem Verlauf einen im wesentlichen unveränderten Querschnitt aufweist, bei dem in einem ersten Verfahrensschritt, Verfahrensschritt a), das Hohlprofil (12) mit dem Flansch (13) bzw. den Flanschen stranggepreßt oder aus einem Flachbandmaterial rollprofiliert wird und danach in einem weiteren Verfahrensschritt, Verfahrensschritt b), das Hohlprofil (12) durch Streckbiegen oder einen anderweitigen Verformungsvorgang, insbesondere durch Rollbiegen, in die gewünschte Form gebogen wird, dadurch gekennzeichnet, daß vorzugsweise vor dem Verfahrensschritt b), der Flansch (13) am freien Rand (15) auf die gewünschte Breite abgetrennt, insbesondere abgeschnitten wird.
14. Verfahren nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, daß, vorzugsweise vor dem Verfahrensschritt b) und jedenfalls nach dem Abtrennen des Flansches (13) am freien Rand (15), der Flansch (13) im jeweils gewünschten Abstand vom Hohlprofil (12) abgebogen, vorzugsweise rechtwinklig abgebogen wird.
15. Verfahren nach Anspruch 13 oder 14, dadurch gekennzeichnet, daß der Profilrahmen (2), der im Verfahrensschritt a) durch Strangpressen hergestellt wird, aus Leichtmetall/einer Leichtmetalllegierung, insbesondere aus Aluminium/einer Aluminiumlegierung besteht.
16. Verfahren nach Anspruch 13 oder 14, dadurch gekennzeichnet, daß der Profilrahmen (2), der im Verfahrensschritt a) durch Rollprofilieren hergestellt wird, aus Stahl- oder Leichtmetall- Flachbandmaterial besteht.

Hierzu 10 Seite(n) Zeichnungen

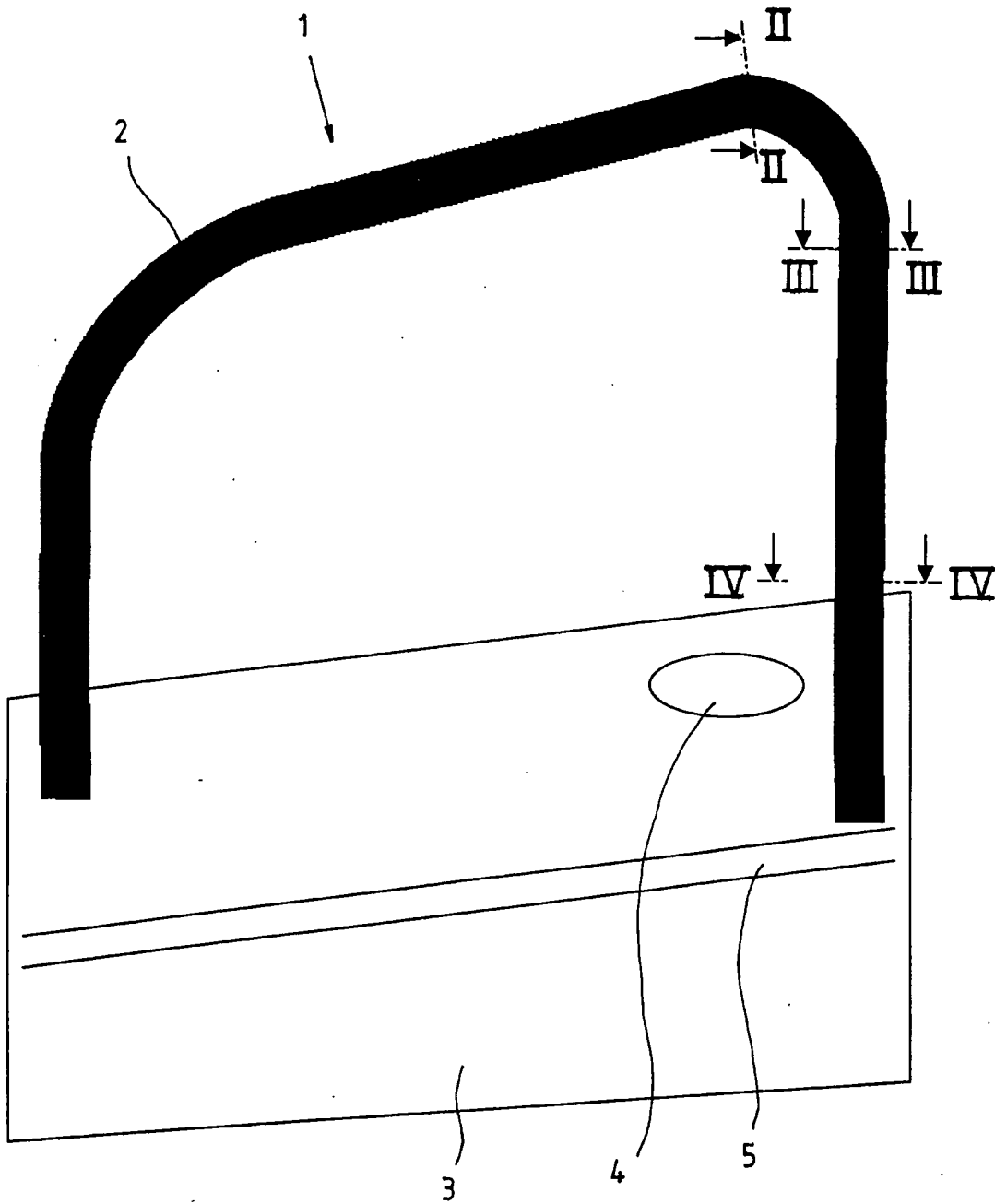


Fig.1

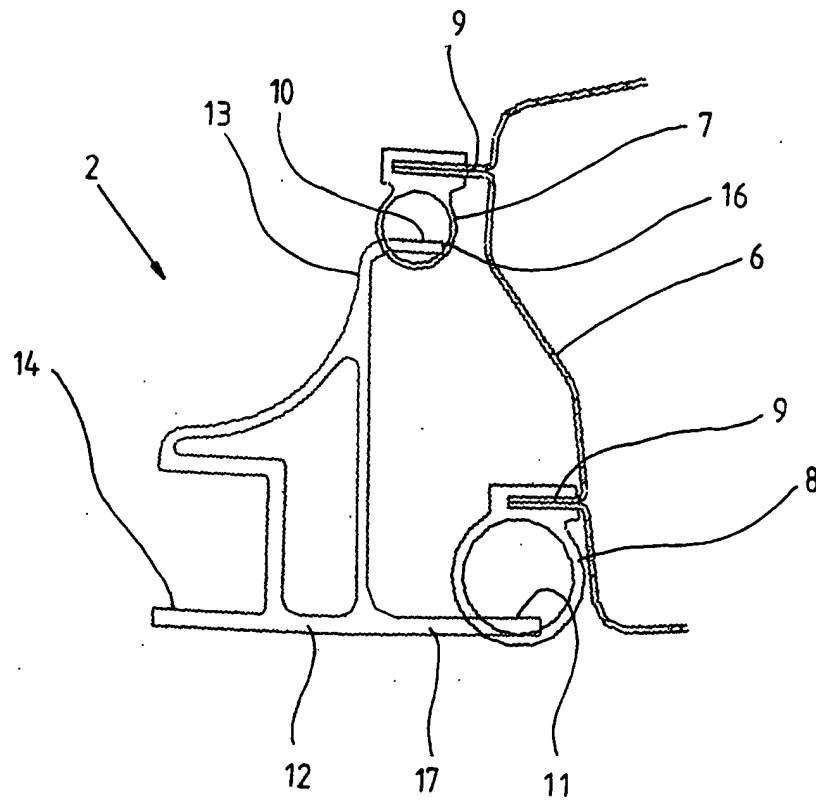


Fig. 2

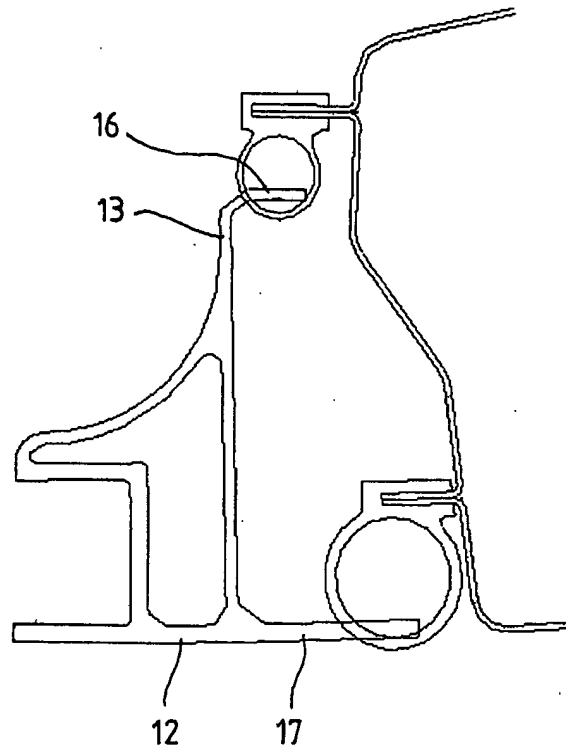


Fig. 3

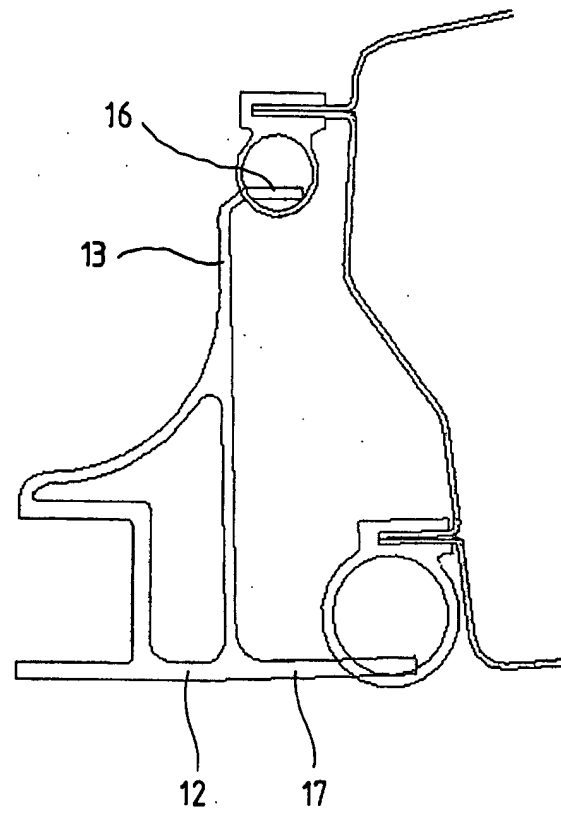


Fig. 4

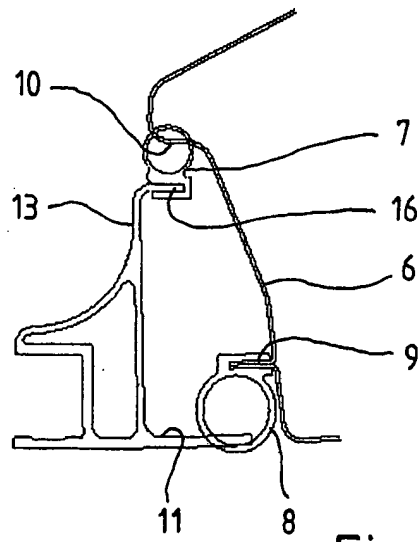


Fig. 5

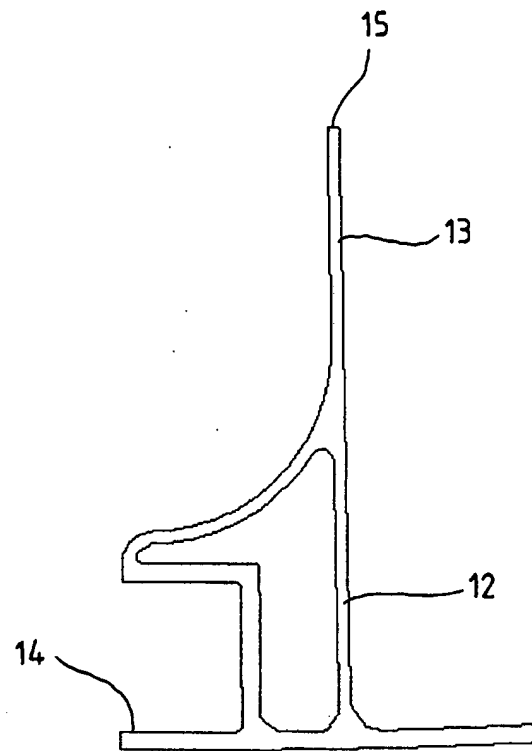


Fig. 6

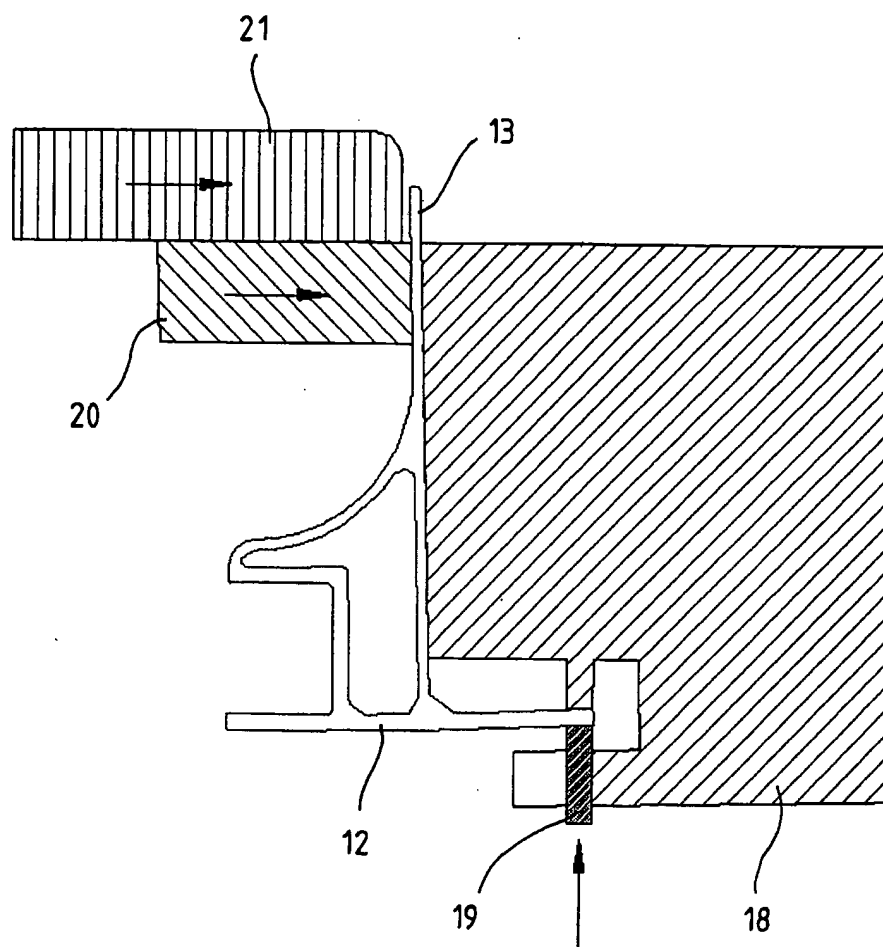


Fig. 7

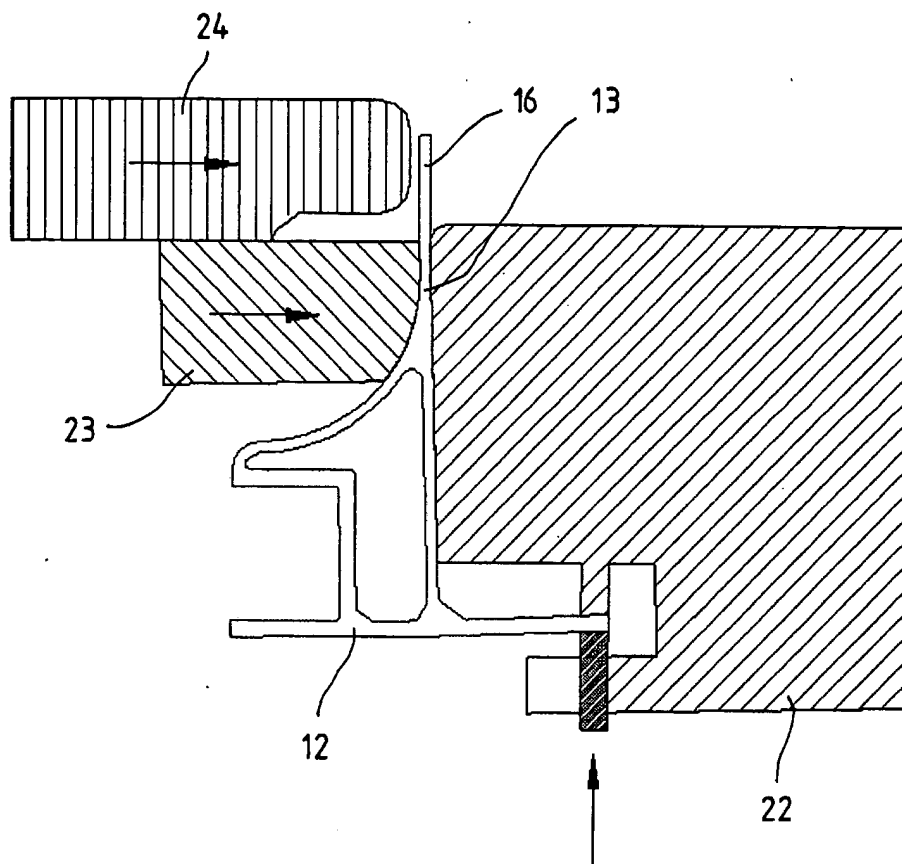


Fig. 8

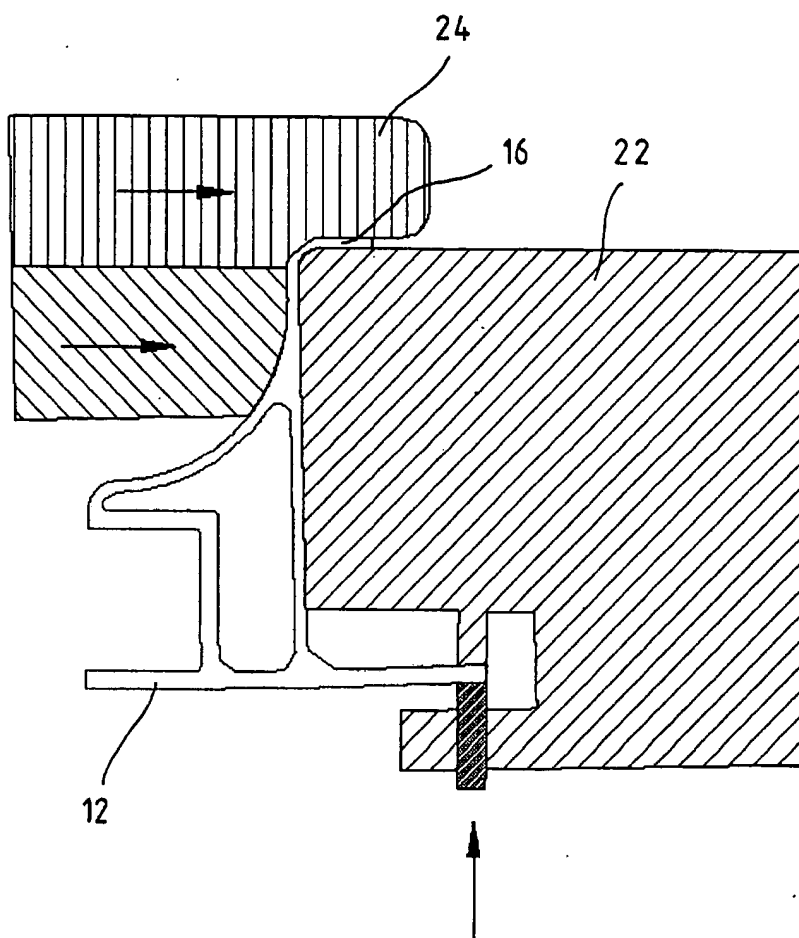


Fig. 9

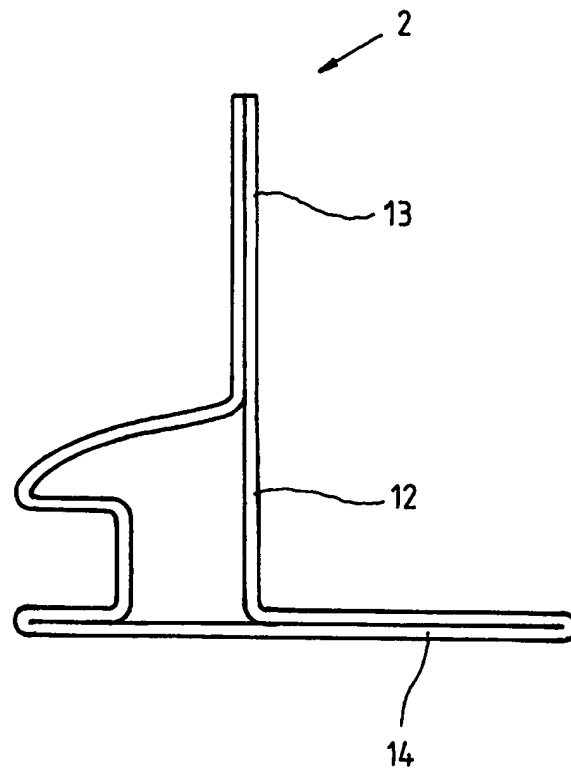


Fig. 10